This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 058 912 205

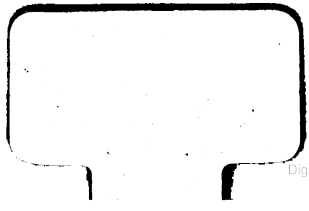
GUATEMALA

Secretario de Fomento

Contrato Relativo al Ferrocarril de los Altos

1900

HD
GUA
452.1
F00
HARVARD
LAW
LIBRARY
Digitized by Google



Digitized by Google

221

FERROCARRIL NACIONAL DE LOS ALTOS

Digitized by Google

Digitized by Google

Guatemala. Ministerio de fomento

PUBLICACIÓN OFICIAL DEL MINISTERIO DE FOMENTO

CONTRATO

RELATIVO AL

FERROCARRIL NACIONAL DE LOS ALTOS

ACUERDO Y DECRETO DE APROBACIÓN

Y

Demás disposiciones referentes al cumplimiento de lo estipulado en el mismo

GUATEMALA
IMPRESO EN LA TIPOGRAFÍA NACIONAL
1900

Digitized by Google

Digitized by Google

CONTRATO

Relativo al Ferrocarril Nacional de los Altos

Antonio Barrios, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, con autorización é instrucciones del Señor Presidente de la República, por una parte; y Juan Luis Buerón, por otra, han celebrado el siguiente contrato;

Artículo 1º—El Gobierno de la República, á nombre de la Nación, concede á Juan Luis Buerón, ó las personas que legalmente lo representen, autorización y derecho exclusivo para construir y explotar una línea férrea que partiendo de San Felipe, donde entroncará con la línea del Ferrocarril Occidental, pase por Chuipache ó un punto inmediato, y termine en Quezaltenango, de conformidad con los estudios detallados que han de presentarse y como sea más conveniente al concesionario.

Artículo 2º—El término del privilegio es de veinte años, contados desde la fecha en que el Ferrocarril se abra definitivamente al tráfico público. Durante ese tiempo no podrá establecerse otra línea férrea entre los dos puntos unidos por la de Buerón, ni en diez y ocho millas de proximidad paralela.

La propiedad del concesionario sobre la línea que va á construir, durará setenta y cinco años, al cabo de cuyo término la línea con sus estaciones, telégrafos, material fijo y rodante y demás accesorios, pasará á ser propiedad de la Nación.

En caso de venta del ferrocarril antes del término de setenta y cinco años, el Gobierno tendrá derecho de preferencia en igualdad de condiciones.

Artículo 3º—Los rieles que deben emplearse serán de cuarenta y cinco libras por yarda lineal, y serán colocados

577253

á distancia de tres pies ingleses entre rieles, para poder entroncar esta línea con la de San Felipe-Champerico, y la gradiente máxima será la de 3%; pero si se adopta el sistema "Cremallera" será precisamente el Abt ó el Nordmeyer ó algún otro mejor, pudiendo llegar la pendiente hasta el 10%. Las curvas, en la parte de adhesión, serán compensadas según la fórmula $\frac{500}{R}$, ó por el uso de "Switch-Backs," donde la curva no sea posible. El material rodante será de buena calidad y el suficiente para el tráfico. Habrá un vagón-salón, ornamentado convenientemente para el uso de los altos funcionarios, y un vagón especial ó parte de un vagón ordinario para la correspondencia y su conductor.

Los durmientes serán de acero en la parte que se emplee el sistema "Cremallera," y en la parte de adhesión podrán ser de madera convenientemente preparada; pero al irse destruyendo, serán sustituídos por durmientes de acero ó de hierro.

Artículo 4º—Juan Luis Buerón se obliga á terminar la línea en su totalidad y ponerla al servicio público en el término de seis años, contados desde la fecha de aprobación de este contrato, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor, en cuyo evento podrá disponer del tiempo necesario para la terminación de la obra.

Artículo 5º—La línea seguirá en general la dirección marcada en el plano que Buerón debe presentar á la Secretaría de Fomento dentro de veinte meses, contados desde la aprobación de este contrato. La presentación de los planos indicará la facultad para dar principio á los trabajos de construcción del Ferrocarril.

Artículo 6º—En toda la extensión de la línea, el Gobierno concede gratuitamente á la Empresa los terrenos de propiedad del Estado, sean nacionales ó municipales, convenientes para la construcción del Ferrocarril, sus términos, edificios, puentes, viaductos, cambios y desvíos

Digitized by Google

necesarios para conducir piedra, cal, ladrillo, leña y cualquiera otro material para la construcción y explotación. Si los terrenos por donde pasa la línea, ó en donde tuviere que colocar edificios, estaciones y desvíos fueren de particulares, el Gobierno los expropiará por cuenta de la Empresa, conforme á la ley, pagando ésta la suma que proporcionalmente corresponda á la parte expropiada, según el valor por el cual estuvieren declarados para el pago del impuesto del seis por millar. En propiedades particulares se tomará como base máxima cien pies ingleses de ancho, y doscientos pies en terrenos nacionales ó municipales, siempre que se trate de la vía corriente.

Artículo 7º—Los gastos de medida, amojonamientos, planos, etc., de todos los terrenos que se concedan á la Empresa, serán costeados por ella, levantándose los planos por duplicado para que una copia con su respectivo expediente se deposite en la Secretaría de Fomento, la que entregará á la Empresa los respectivos títulos de propiedad, extendidos conforme á las leyes de la República, y tres meses después, á más tardar, de la entrega de los planos.

Artículo 8º—La Empresa podrá tomar, sin retribución alguna, los materiales que se encuentren en terrenos nacionales ó municipales y puedan utilizarse para la construcción y explotación de la línea.

Artículo 9º—Si dichos materiales se encontraren en terrenos particulares, el concesionario queda con todos los derechos que al Gobierno corresponden respecto de obras de utilidad pública, derechos que se hacen extensivos al de poder tomar de cualquier manantial ó corriente de agua ó río, la necesaria para los trabajos en general y para el consumo de los obreros, locomotoras y estaciones, así como para establecer motores eléctricos, tomando la fuerza hidráulica donde sea más conveniente, pagando la indemnización correspondiente.

Digitized by Google

Artículo 10.—Si hubiere necesidad de ocupar algunas partes de caminos públicos, la Empresa podrá hacerlo, siempre que la parte no ocupada quede expedita para el tráfico.

Artículo 11.—El Gobierno concede á la Empresa una subvención de NUEVE MIL PESOS ORO por cada milla de adhesión y DIEZ Y OCHO MIL PESOS ORO por cada milla de "Cremallera;" entendiéndose de vía principal.

Para hacer efectiva la subvención y sus respectivos intereses á razón de un cinco por cientoanual, la Empresa emitirá, cada vez que se concluyan cuatro millas de adhesión ó dos de "Cremallera," por el monto que les corresponde, cédulas representando respectivamente uno, cinco y diez pesos oro, las cuales serán debidamente registradas en las oficinas del Gobierno correspondientes.

Dichas cédulas, por el importe total de la subvención y de los intereses que por cada año les correspondan, serán amortizadas por medio de un peaje que se establecerá desde el día en que se principie la explotación de la línea ó de parte de ella.

El peaje de que se habla anteriormente, consistirá de un recargo de 10% sobre la tarifa de los fletes de efectos de importación y pasajes de primera clase, y en uno de 5% sobre la tarifa de los fletes de productos nacionales y pasajes de segunda clase.

Cada semestre la Empresa remitirá á la oficina correspondiente del Gobierno las cédulas amortizadas, para su debida incineración.

Artículo 12.—El Gobierno Garantiza, además, á la Empresa, un producto anual mínimo y neto de CIENTO SENTA Y CINCO MIL PESOS ORO ($165,000), que se aplicará precisamente al pago de los intereses garantizados por la Empresa á los accionistas y tenedores de bonos. De todos modos, esa suma de $165,000 se formará:

(1) Del 30% de los productos brutos del tráfico;

Digitized by Google

(2) De la parte que falte para completar dicha suma.

En el caso de que el 30% de los productos brutos del tráfico, excluyendo el producto del peaje, no alcance á la suma de $165,000 oro, la Empresa estará autorizada para emitir cédulas en la forma prevista en el artículo anterior, por el importe del déficit ó de la cantidad que falte. Dichas cédulas gozarán del mismo interés anual de 5%, y se amortizarán del modo ya citado.

Artículo 13.—Durante el tiempo de la concesión, todos los útiles, maquinarias, instrumentos, herramientas, vagones, carros, materiales y mobiliario que la empresa introduzca ó importe y que sean destinados á estudios, construcciones, mantenimiento, explotación y mejoras de la vía y de sus anexos, formación y sostenimiento de las casas, talleres, oficinas, estaciones, luz y fuerza eléctricas y sus accesorios, quedan exentos de todo impuesto fiscal ó municipal establecido ó por establecerse en adelante por importación, debiendo sí, en todos casos, practicarse el registro de ley.

Artículo 14.—Mientras dure la construcción de la línea, gozarán del mismo privilegio de exención de derechos de importación los víveres, provisiones y vestidos para los empleados y trabajadores y cuanto fuere de absoluta necesidad para los talleres, oficinas, estaciones, etc., entendiéndose que el importe total de los derechos así eximidos por los efectos expresados en el presente artículo, no pasarán de mil pesos oro mensuales por todo el transcurso del tiempo de construcción.

Artículo 15.—El impuesto del timbre, papel sellado y cualquier otro semejante, no obliga á la Empresa ni para sus libros, letras, obligaciones, acciones, bonos hipotecorios, documentos, gestiones judiciales, etc., ni aun para la introducción de metal acuñado ó en barras que necesite para sus negocios.

Artículo 16.—El uso de los telégrafos y correos nacionales será gratuito para la Empresa en todo aquello que

Digitized by Google

exclusivamente se refiera á sus asuntos, debiendo, además, construir líneas especiales de telégrafo ó de teléfono para la vía, en cuyos postes el Gobierno tendrá derecho de fijar alambres destinados para el servicio público.

Las líneas telegráficas y telefónicas que la Empresa construya á inmediaciones de la vía férrea, se destinarán al servicio exclusivo de aquélla, sin que los particulares tengan derecho para usarlas.

Artículo 17.—Los bienes raíces, muebles, bonos y acciones de la Empresa, quedan libres de todo impuesto fiscal y municipal, como igualmente de todo impuesto forzoso, así en tiempo de paz como en el de guerra ó revolución. Sus directores, agentes, administradores, empleados y obreros, se exceptúan también de cargos coucejiles y militares, menos en tiempo de guerra y en aquello que se refiera á organización del ejército, en cuyas circunstancias y en el caso de ponerse en armas en defensa del Estado, sólo los extranjeros gozarán de las garantías y beneficios reconocidos en el Derecho de Gentes y en los tratados internacionales.

Artículo 18.—El Gobierno eximirá del servicio militar á los trabajadores, haciendo por los medios adecuados que sea efectiva la excepción, de manera que desde la filiación del jornalero en las listas de los trabajos, y mientras permanezcan en éstos, no sean inquietados ni requeridos para que los dejen.

Artículo 19.—El Gobierno, por todos los medios legales á su alcance, apoyará á la Empresa para la fácil consecución de trabajadores para la construcción de la línea, teniendo además aquélla la facultad de importar el número de jornaleros ú operarios que crea necesarios.

Todas las contratas celebradas con éstos serán válidas, y el Gobierno empleará los recursos á su alcance para hacerlos cumplir.

Digitized by Google

Artículo 20.—Se concede por el Gobierno á la Empresa, toda la protección que esté á su alcance, invistiendo con el carácter de autoridad pública á los oficiales, guardas y empleados del Ferrocarril, á fin de que puedan hacer observar el orden y la policía en el camino, previo conocimiento y permiso escrito de la autoridad departamental respectiva, quedando además facultados para impetrar y aun exigir el auxilio de la fuerza armada, siempre que se juzgue indispensable para la defensa y vigilancia de la línea y sus dependencias.

Artículo 21.—Las concesiones, derechos y privilegios otorgados por este contrato á Buerón, se considerarán extendidos á sus representantes legales ó legítimos concesionarios, lo mismo que á las compañías á quienes los traspase en todo ó en parte, siendo de advertir que para su enajenación se sujetará á lo que dispone el Decreto número 516, pero nunca podrá ceder esos derechos ni hipotecar la línea á un Gobierno extranjero, ni admitirlo como socio.

La línea férrea y los terrenos á que se refiere este contrato, se tendrán como propiedad absoluta de la Empresa durante todo el tiempo de la concesión, quedando al arbitrio de la misma su organización financiera, así como la emisión de bonos hipotecarios y de sus acciones.

Artículo 22.—Si la Empresa emite bonos hipotecarios, se inscribirán éstos en el Regtstro de la Propiedad Inmueble, siempre que se presente copia del acta de hipoteca, autorizada por Notario Público y autenticada por el Ministro ó Cónsul respectivo, si se extendiere en el extranjero.

Articulo 23.—La Empresa no será responsable de los daños que por caso fortuito ó de fuerza mayor sufran las personas y efectos que se conduzcan, ya sea en sus trenes ó en sus dependencias ó estaciones; pero en el

Digitized by Google

caso de que tales daños fueren causados por culpa ó negligencia de los empleados de la Empresa, ésta será responsable si se probare la negligencia ó la culpa, prueba que debe rendir precisamente el reclamante contra ella. Los porjudicados tendrán en todo caso que probar los daños y perjuicios sufridos.

Artículo 24.—Los pasajes y fletes se pagarán precisamente en oro ó su equivalente en plata del país, al tipo de cambio que rija en la época. El pago se hará bajo las bases siguientes:

PASAJES.

De primera clase	$3.00	oro
De segunda clase	1.50	"

FLETES.

Efectos de importación ó de producción extranjera, por quintal	1.50	"
Efectos de exportación ó de producción nacional, por quintal	1.00	"
Efectos de producción nacional no destinados á la exportación, ó de producción extranjera que no recorra toda la línea, por cada sección, según su extensión, por quintal y por milla	0.02	"

EQUIPAJE.

Un quintal	Libre	
Por exceso y en vagones de bagaje, por sección, según su extensión, por quintal y por milla	$0.05	oro

En todo caso, se pagará pasaje y flete conforme á la extensión de la sección ó secciones que recorran, en proporción á los precios fijados, que se considerará como el máximo de la tarifa.

Digitized by Google

Carga peligrosa, explosiva ó inflamable, piezas que excedan de 40 pies cúbicos de volumen ó de 2,000 libras de peso; metales preciosos, joyas y animales, quedarán sujetos á convenios especiales entre la Empresa y los fletadores.

Anualmente deberá someterse la tarifa á la aprobación del Gobierno.

Artículo 25.—La Empresa no pedirá retribución alguna por el transporte de las balijas de los correos nacionales y de sus conductores, siempre que se haga uso de los trenes ordinarios; pero si el Gobierno necesitare de un tren especial para este objeto, la Empresa tiene obligación de proporcionarlo tan pronto como le sea posible, cobrando los gastos que origine este servicio.

Las tropas, jefes y oficiales, el material de guerra, los equipos y los empleados en comisión, pagarán únicamente la mitad del precio de tarifa, en tiempo de paz, y en tiempo de guerra, esos transportes los hará la Empresa sin otra retribución que la de los gastos que origine. Para conceder estas rebajas, deben presentarse á las oficinas del Ferrocarril certificaciones de los señores Ministros, Comandantes de Armas ó Jefes Políticos.

Artículo 26.—Los puentes que se construyan en la vía serán de hierro ó mampostería sólida ó de ambos materiales, con capacidad suficiente para poder tender sobre ellos una vía ancha cuando llegue el caso y según lo exija una línea bien construída, salvo la cubierta de los puentes que temporalmente podrán usarse de madera, y los que se cambiarán dentro de los dos años siguientes á la construcción de la obra, por otros de hierro.

Artículo 27.—Como seguridad del cumplimiento de este contrato, la Empresa se obliga á depositar en el Banco que indique el Ministerio de Fomento, la suma de treinta mil pesos en moneda corriente, en bonos ó acciones del Ferrocarril del Norte, ó en valores del

Digitized by Google

Estado que tengan circulación. Este depósito lo constituirá, bajo pena de caducidad, en el término de noventa días, desde la fecha de aprobación del presente contrato; quedará á beneficio de la Nación si no diere principio á los trabajos en el plazo de veinte meses antes prefijado, y será devuelto á la empresa tan pronto como compruebe tener invertida en la obra la suma de sesenta mil pesos ó más, ya sea en compra de materiales ó en gastos de locación ó de construcción.

Artículo 28.—La Empresa no responde de los semovientes que maten los trenes en movimiento, pero sí pondrá todas las precauciones á su alcance para evitar estos accidentes.

Artículo 29.—En los casos de fuerza mayor, en los cuales quedan incluídos y reconocidos las huelgas eventuales de las fábricas de rieles y de grandes puentes del extranjero, lo mismo que las revoluciones, guerras, terremotos, tempestades, pérdidas de buques, etc., etc., el término para la conclusión de la obra se prolongará por un lapso racional, según el que el contratista pruebe haber perdido, haciendo toda diligencia pera reponer la pérdida de tiempo.

Artículo 30.—El Gobierno concede á la Empresa hasta quinientas caballerías de terreno baldío, que se asignarán en los que cruce la línea, si los hubiere, ó en el lugar que aquélla elija, de acuerdo con el Gobierno, siendo á cargo de la misma Empresa los gastos de medida, titulación y notariación de dichos terrenos. El precio de éstos se fija en el 50% del valor que tengan los terrenos incultos limítrofes, y su pago se hará en cédulas de las que hablan los artículos 11 y 12; quedando riempre á opción de la Empresa aceptar ó no los baldíos, según le convenga.

Artículo 31.—El Gobierno procurará á la tantas veces citada Empresa, todas las facilidades compatibles con la

Digitized by Google

legislación actual, para que pueda obtener trabajadores y hacer efectivas por medio de las autoridades y funcionarios todas las obligaciones, responsabilidades y compromisos que dichos trabajadores hayan contraído. La carencia de brazos por motivo de guerra, asonadas y sucesos análogos, se considerará como caso de fuerza mayor para los efectos del término fijado para la conclusión de la obra.

Artículo 32.—La Empresa que forme el concesionario estará domiciliada en Quezaltenango, teniendo siempre un representante ampliamente facultado en esta capital, y se tendrá por constituída legalmente y será reconocida como entidad jurídica, tan pronto como esté subscrita la décima parte del capital de dos mil acciones de á cien pesos oro cada una, que emitirá la Empresa.

Artículo 33.—Las leyes sobre administración y construcción de ferrocarriles que emita el Gobierno en lo futuro, serán cumplidas por la Empresa, en cuanto no se opongan á la presente concesión.

Artículo 34.—Si se suscitaren cuestiones entre el Gobierno y la Empresa respecto del cumplimiento, interpretación, etc., etc., de este contrato, serán sometidas á la decisión de dos árbitros nombrados uno por cada parte, y de un tercero para el caso de discordia, el cual será nombrado de antemano por ambas partes. La decisión del tercero, ó la de los dos árbitros, si estuvieren conformes, se respetará y obedecerá como definitiva é inapelable, no pudiendo, en consecuencia, recurrirse por ningún motivo á la vía diplomática.

Si alguna de las partes se negare á nombrar el árbitro ó el tercero en discordia dentro del plazo de treinta días después de requerida por la otra, se considerará adherida al nombramiento que ésta haga ó hubiere ya hecho.

Digitized by Google

Artículo 35.—La Compañía del Ferrocarril á que este contrato se refiere, se denominará FERROCARRIL NACIONAL DE LOS ALTOS.

En fe de lo cual y para constancia de ambas partes, firmamos cinco ejemplares del mismo tenor, en Guatemala, á los veinticinco días del mes de febrero de mil ochocientos noventa y nueve.

El Ministro de Fomento,
(f.) ANTONIO BARRIOS.

El Contratista,
(f.) J. L. BUERÓN,
Ingeniero Civil.

ACUERDO

de aprobación del anterior contrato

Palacio Nacional: Guatemala, 26 de febrero de 1899.

El Presidente de la República, de conformidad con el Decreto Legislativo número 337, que lo autoriza para celebrar las contratas que fueren necesarias á la construcción de nuevas vías férreas en el país, acuerda: aprobar el contrato hecho entre el Ministro de Fomento y el Ingeniero don Juan Luis Buerón, el día ayer, compuesto de treinta y cinco artículos.

Comuníquese y publíquese.

(f.) ESTRADA C.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,
ANTONIO BARRIOS.

Digitized by Google

DECRETO

en que la Asamblea Legislativa aprueba el contrato

DECRETO NÚMERO 439.

La Asamblea Nacional Legislativa de la República de Guatemala, decreta:

Artículo único.—Se aprueban los 35 artículos del contrato celebrado por el Ejecutivo con el Ingeniero don Juan Luis Buerón para la construcción del Ferrocarril Nacional de los Altos, con las modificaciones siguientes:

El artícnlo 5° se reforma así:

"La línea seguirá en general la dirección marcada en el plano que Buerón debe presentar á la Secretaría de Fomento dentro de veinte meses, contados desde la aprobación de este contrato.

"La aceptación que el Ejecutivo haga de los planos, indicará la facultad para dar principio á los trabajos de construcción del Ferrocarril."

El artículo 6° queda así:

"En toda la extensión de la línea, el Gobierno concede gratuitamente á la Empresa los terrenos de propiedad del Estado, sean nacionales ó municipales, convenientes para la construcción del Ferrocarril, sus términos, edificios, puentes, viaductos, cambios y desvíos necesarios para conducir piedra, cal, ladrillo, leña y cualquier otro material para la construcción y explotación. Si los terrenos por donde pase la línea, ó en donde tuviere que colocar edificios, estaciones y desvíos, fueren de particulares, el Gobierno los expropiará por cuenta de la Empresa, conforme á la ley. En propiedades particulares se tomará como base máxima cien pies ingleses de ancho, y doscientos pies en terrenos nacionales ó municipales, siempre que se trate de la vía corriente."

Digitized by Google

Pase al Ejecutivo para su publicación y cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo: en Guatemala, á 28 de abril de 1899.

(f.) ARTURO UBICO,
Presidente.

(f.) M. LARREINAGA,
Secretario.

(f.) J. A. MANDUJANO,
Secretario.

Palacio del Poder Ejecutivo: Guatemala, trece de mayo de mil ochocientos noventa y nueve.

Cúmplase y publíquese.

(f.) MANUEL ESTRADA C.

El Subsecretario Encargado de la Cartera de Fomento,

(f.) RAFAEL D. PONCEANO.

FECHA

en que empezarán á correr los términos ó plazos fijados en el contrato

---

Por disposición de 21 de septiembre de 1899, se declaró: que el plazo de la concesión para construir y explotar el Ferrocarril Nacional de los Altos, comenzó á correr el día 26 de agosto próximo anterior, fecha desde la cual se contarán todos los términos ó plazos fijados en el contrato.

Digitized by Google

FECHA

en que se hizo el depósito estipulado

El 30 de diciembre de 1899 el Contratista, Ingeniero don Juan Luis Buerón, de conformidad con el artículo 27 del contrato, hizo el depósito de treinta mil pesos en bonos del Ferrocarril del Norte, en el Banco de Guatemala

ACUERDO

en que se aprueban los planos del trazo definitivo del Ferrocarril Nacional de los Altos

Palacio del Poder Ejecutivo: Guatemala, 11 de octubre de 1900.

Vista la solicitud presentada por el apoderado de la Empresa concesionaria del Ferrocarril de los Altos, relativa á que se aprueben los planos del trazo definitivo de aquella línea, planos que comprenden la proyección horizontal y el perfil longitudinal.

Considerando que dichos planos fueron pasados á estudio de una comisión de Ingenieros del Gobierno, quienes expidieron el dictamen correspondiente, el cual contiene las siguientes conclusiones:

1ª Que el contratista ha cumplido en su trazo la condición de pasar por Chuipache; 2ª que su trazo es practicable; 3ª que su perfil llena todas las condiciones de seguridad técnica necesaria; 4ª que el sistema Abt de tracción mixta es el más adecuado; 5ª que la tracción eléctrica es una mejora importante y de inmediata aceptación; y 6ª que deben ampliarse las curvas muy cerradas

Digitized by Google

por lo menos á 30°, recomendándose sin embargo el mayor ensanche posible, por tanto, el Presidente Constitucional de la República, acuerda:

1°—Aprobar los planos de que se ha hecho mérito en el concepto de que las curvas de la línea deben tener el mayor ensanche posible, ampliándose por lo menos á 30°; y

2°—Que se devuelva al apoderado de la Empresa concesionaria la cantidad de treinta mil pesos ($30,000) en bonos, que constituyó como garantía, según el contrato respectivo.

Comuníquese.

(f.) ESTRADA C.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

RAFAEL SPÍNOLA.

FECHA

de devolución del depósito hecho

El 12 de octubre de 1900 fué devuelto por el Banco de Guatemala al contratista, el depósito de treinta mil pesos en bonos del Ferrocarril del Norte.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google